# WSPÓŁZAWODNICTWO
## W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM
ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW R. P.

Rok I | Grudzień 1949 r. | Nr 3

# OD REDAKCJI

Od dawna dawał się odczuwać brak czasopisma poświęconego współzawodnictwu w transporcie samochodowym. Wydawnictwo takie powstało. Ma ono za zadanie rozwijać, pogłębiać i rozszerzać nasze współzawodnictwo, propagować je, wskazywać osiągnięcia, wykrywać błędy. Wydawnictwo nasze ma stać się trybuną wymiany doświadczeń przodowników pracy, racjonalizatorów i mistrzów oszczędzania.

Do kierowania nowym pismem i wypełnienia stojących przed nim zadań powołano Komitet podległy Komisji Wydawniczo-Propagandowej przy Głównym Komitecie Współzawodnictwa Pracy ZZT. Ale Komisja ta nie wypełni zleconych jej zadań, jeżeli nie oprze się na ścisłej współpracy z terenem, jeśli będzie działała w oderwaniu od współzawodników, ich osiągnięć, radości i trosk.

Aby zadania wydawnictwa zostały spełnione całkowicie, konieczne jest stworzenie sieci korespondentów terenowych. Oni pomogą silniej zewrzeć szeregi współzawodników, staną się podstawą naszej pracy propagandowo-oświatowej, wpłyną w wielkiej mierze na to, aby jak uczy Lenin, pismo nasze stało się nie tylko kolektywnym propagandzistą i kolektywnym agitatorem, lecz także i kolektywnym organizatorem.

Korespondentem powinien być każdy członek Związku, biorący udział we współzawodnictwie. Powinien pisać o swych doświadczeniach, osiągnięciach, trudnościach, spostrzeżeniach, wnioskach.

Czasopismo wówczas spełni swą rolę, kiedy będzie silnie zespolone z terenem. W nawiązaniu tej łączności i współpracy pomóc powinny Komitety Okręgowe i Zakładowe Współzawodnictwa, zakładając kluby korespondentów, ucząc ich pisać do prasy, pomagać, zachęcać.

Komitety powinny współzawodniczyć ze sobą o ilość i jakość korespondencji.

Zadanie jest poważne, połączone z przełamywaniem u niektórych wstrętu do pióra i nieśmiałości. Równocześnie jest to zadanie zaszczytne, kształcące czytelników, niosące inicjatywę współzawodników.

Bez korespondentów pismo jest martwe, działa w oderwaniu od terenu, przez co nie spełnia swej ważnej roli. Nowe czasopismo musi zawierać jaknajwięcej korespondencji z terenu, by mogło pomagać we właściwym kierowaniu ruchem współzawodnictwa.

Jeśli Komitety Okręgowe i Zakładowe podejdą do tego zagadnienia z należytą energią, to korespondencje te przyniosą duże korzyści, ponieważ pozwolą na wnikliwą ocenę osiągnięć i braków w naszym współzawodnictwie oraz umożliwią wyciągnięcie odpowiednich wniosków na przyszłość.



Kol. Jan Borlik („Spedytor" — Bydgoszcz) — przodownik pracy I klasy (po raz drugi) w IV etap.



Kol. Kurzaj (z lewej w białym fartuchu) i kol. Muraszew (z prawej) racjonalizatorzy z PKS W-a.

**» PRZEZ WSPÓŁZAWODNICTWO IDZIEMY DO SOCJALIZMU I DOBROBYTU MAS! «**

# TRZECI ZJAZD

Główny Komitet Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym przy Zarządzie Głównym Z. Z. Transp. zorganizował 2-dniowy Zjazd przedstawicieli Współzawodnictwa w dniach 21—22.XI.49 r.

Do Prezydium Zjazdu powołano Ob. Ob.:

Ed. Siedleckiego — przewodniczącego Gł. Kom. L. Gronomskiego — wiceprzewodniczącego Gł. Kom., Cz. Oryńskiego — przewodniczącego Gł. Rady Współzawodnictwa, Cieplaka — przewodniczącego Kom. Organizacyjnej, T. Szałka — przewodniczącego Komisji Technicznej, F. Marczaka — przewodniczącego Kom. Wynikowej, oraz przedstawicieli: C. R. Z. Z. — Kosaniuka, Ministerstwa Komunikacji — Jaworskiego, Dyrekcji P. K. S. — Dyr. Zambrowską.

Obrady rozpoczął Przewodniczący Głównego Komitetu E. Siedlecki, komentując ujęte graficznie dane współzawodnictwa.

Następnie wygłosił referat Przewodniczący Komisji Organizacyjnej Głównego Komitetu I. Cieplak. Referent zanalizował zagadnienia współzawodnictwa od strony organizacyjnej.

W dalszym ciągu obrad składali sprawozdania przedstawiciele Okręgowych Komitetów. Na wyróżnienie zasługuje dobrze uporządkowane i dokładne sprawozdanie Ob. Piaskowskiego z Łodzi, który naświetlił osiągnięcia Okręgowego Komitetu Współzawodnictwa, jak i trudności hamujące jego rozwój oraz współpracę z administracją.

Młody, lecz pełen zapału referent współzawodnictwa Okręgu Wrocław Ob. Kołodziejczyk poddał krytycznej ocenie dotychczasową pracę Okręgu, informując obecnych z tokiem spraw prowadzonych bieżąco przez Okręg.

Na zakończenie pierwszego dnia obrad Przew. Cz. Oryński w referacie swym poddał krytyce nie życiowo ujęte niektóre zagadnienia regulaminów Współzawodnictwa Transportu Samochodowego, oraz w ogólnym zarysie naszkicował plan rewizji i zmiany w dotychczasowych regulaminach.

W drugim dniu obrad, po złożeniu sprawozdań przez przedstawicieli Okręgowych Komitetów, zabrał głos. Ob. Jaworski, który omówił sposób prowadzenia Narad Wytwórczych, opieki nad przodownikami i racjonalizatorami, oraz krytycznie ocenił współpracę czynnika administracyjnego z Komitetami Współzawodnictwa — w terenie, w okresie ubiegłego półrocza.

Ob. Jaworski zaznaczył, że dyskusja w Naradzie tej winna mieć charakter roboczy i należy potraktować ją jako Naradę Wytwórczą.

Z kolei zabrał głos Ob. Szałek, który omówił pionierską pracę Komitetów Współzawodnictwa, oraz podał plan pracy Komisji Technicznej i sposoby rozpracowywania regulaminów.

Ożywiona dyskusja wykazała, że zainteresowanie się zagadnieniami współzawodnictwa jest coraz żywsze — stwarza ciągle nowe problemy, ujawnia potrzeby nadania współzawodnictwu szerszych ram tzn. zmobilizowania większej ilości ludzi oraz większych środków materialnych. Potwierdziły to wypowiedzi poszczególnych delegatów.

W dyskusji Ob. Dyr. Zambrowska poddała krytyce dotychczasowy styl pracy kierowców i konduktorów PKS, jednocześnie zaznajamiając obecnych z zarysem strukturalnym nowo powstającego przedsiębiorstwa transportowego.

Dyskusję podsumował Ob. Siedlecki, który oznajmił zebranym, że trzeci Zjazd Współzawodnictwa był Zjazdem najbardziej pozytywnym, gdyż prowadzony był na wzór Narady wytwórczej. „Dyskusję Waszą oraz płynące z niej wnioski Główny Komitet wysoko ocenia i traktować je będzie jako wytyczne do dalszej pracy“ — oświadczył w zakończeniu przemówienia Ob. Przew. E. Siedlecki.

Na zakończenie Zjazdu zebrani uchwalili następującą rezolucję:

*My, zebrani na Ogólnopolskim Zjeździe Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym w dniach 21 i 22 listopada 1949 r., zorganizowanym przez Główny Komitet Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym przy Zarządzie Głównym Związku Zawodowego Transportowców R. P. w Warszawie, w zrozumieniu doniosłości masowego ruchu współzawodnictwa dla przyśpieszenia marszu do socjalizmu w Polsce, widząc jeszcze wiele błędów w naszych regulaminach, wiele biurokracji i często zły styl naszej pracy, oraz biorąc wzór z kraju zwycięskiego socjalizmu — Związku Radzieckiego, zobowiązujemy się przeprowadzić mobilizację wszystkich sił w celu postawienia na właściwym poziomie zagadnień organizacyjnych Współzawodnictwa.*

*Zobowiązujemy się nadto:*

*zwiększyć ilość współzawodniczących;*
*podnieść poziom narad wytwórczych;*
*zgłębić przyczyny i wytoczyć walkę wypadkom;*
*zrewidować w całym pionie dotychczas obowiązujące regulaminy i pomoc Głównemu Komitetowi w ich poprawieniu i ujednoliceniu;*
*roztoczyć większą opiekę nad przodownikami i racjonalizatorami oraz dopomagać im w uzyskaniu awansu społecznego;*
*ujednolicić rejestrację i sprawozdawczość;*
*analizować wyniki Współzawodnictwa, aby nie dopuścić do wypaczenia tej idei.*

*Powyższe zobowiązania podejmujemy, rozumiejąc szczytne zadania Współzawodnictwa oraz pragnąc dołożyć cegiełkę transportu do budującego się socjalizmu w Polsce.*

# Z ZAGADNIEŃ ORGANIZACYJNYCH

W poprzednich zeszytach zobrazowaliśmy osiągnięcia i podaliśmy zadania i obowiązki komórek organizacyjnych. Dziś przechodzimy do rozpatrzenia i oceny dotychczasowego przebiegu pracy w ruchu współzawodnictwa w transporcie samochodowym.

Od początku zorganizowania się Główny Komitet Współzawodnictwa Pracy przyjął w swej działalności zasadę centralizacji. Tu musimy sobie wyjaśnić co to oznacza. W zwięzłym ujęciu oznacza to, że końcowa klasyfikacja wyników i ustalenie ilości przodowników, ilości i wysokości nagród należało wyłącznie do Głównego Komitetu. Podstawą do tej pracy były wnioski Zakładowych Komitetów, przysyłane wraz z opinią Okręgowych Komitetów.

Powstaje teraz pytanie, czy to była słuszna zasada?

Odpowiadamy na to twierdząco. Dlaczego? W okresie organizacyjnym i przy początkowo małej ilości grup współzawodniczących (współzawodnictwo wśród kierowców i konduktorów) stosowanie tej zasady było prawie konieczne, gdyż mieliśmy wtedy ze wszystkich okręgów wyniki porównawcze, które pozwalały na stwierdzenie prawidłowości stosowania regulaminów, punktacji, a także Główny Komitet zapewniał sobie w ten sposób ustalanie właściwej ilości przodowników w granicach 10% ogólnej ilości współzawodniczących.

Ale równocześnie przy tym systemie pracy wystąpiły dwa poważne niedomagania:

1) Od chwili ustalenia wyników po zakończeniu etapu do chwili doręczenia nagrody (dyplomu i książeczki oszczędnościowej) upływał zbyt długi okres czasu, dochodzący nieraz do 2-ch miesięcy. Nie ulega wątpliwości, że nagroda wywiera swój właściwy wpływ wychowawczy tylko wtedy, gdy jest doręczana wyróżnionemu pracownikowi w krótkim czasie po ustaleniu wyników. To jest warunek, który musi być szczególnie wzięty pod uwagę i uwzględniony w naszej pracy organizacyjnej.

Na tę przewlekłość złożyły się dwie okoliczności, a mianowicie — kiepska, a często wprost niedbała sprawozdawczość, o której już pisał w pierwszym zeszycie mgr Marczak, a poza tym brak jasnego uregulowania sprawy gospodarowania funduszem współzawodnictwa tzn. dokładnego określenia jego wysokości oraz podziału na cele organizacyjne i nagrody na poszczególnych szczeblach Komitetów Współzawodnictwa.

2) Przy omawianym wyżej systemie pracy Zakładowy Komitet Współzawodnictwa stał się ogniwem podstawowym w prowadzeniu współzawodnictwa, a Główny Komitet — ogniwem ustalającym i zatwierdzającym wyniki. W tym układzie rola Okr. Komitetu stała się znikoma i ograniczała się do ogniwa pośredniego, przekazującego tylko wyniki, lub nagrody. Występująca przewlekłość w ocenie wyników uniemożliwiała Okr. Komitetowi spełnianie podstawowego zadania, jakim jest popularyzowanie wyników w miejscowej prasie, gdyż ogłaszanie może nastąpić dopiero po zatwierdzeniu wyników.

Te niedomagania jeszcze ostrzej się zarysowały w miarę zwiększania się zasięgu współzawodnictwa i narastania jego wyższych form (współzawodnictwo zespołowe i międzyzakładowe). Wystarczy nam stwierdzenie faktu, że w III etapie było współzawodniczących w ogóle 3.164, a ogólna suma nagród za wszystkie etapy razem sięgała sumy 2.607,500 zł, a w ostatnim etapie — tj. za czas od lipca do września br. współzawodniczących było ponad 3.800 bez 2 Okręgów (Kraków i Wrocław), a suma nagród wynosi ponad 2.600,000 zł. Tutaj nie bierzemy pod uwagę współzawodnictwa między zakładami pracy.

Widzimy więc, że nastąpił znaczny wzrost ruchu współzawodnictwa w transporcie samochodowym w okresie letnim bież. roku. Ale to nie znaczy, że to są nasze najwyższe osiągnięcia. Nasza organizacja musi nadążać za ruchem współzawodnictwa i ułatwiać jego rozwój. W tym kierunku dotychczas na szczeblu Głównego Komitetu zrobiliśmy tylko jeden krok. Od października począwszy rozpoczęliśmy wydawanie miesięcznika, który ma stać się łącznikiem między organami kierującymi współzawodnictwem i wszystkimi transportowcami biorącymi udział we współzawodnictwie. Treść tego pisma, jak i strona ilustracyjna zależą od współpracy z terenem. A więc sięgamy znowu do spraw zorganizowania pracy w terenie.

Na podstawie przeprowadzanych inspekcji w terenie i oceny całokształtu działalności w ruchu współzawodnictwa, możemy sformułować następujące wnioski:

1) obecny system pracy jest zbyt przewlekły i nie czyni zadość podstawowym warunkom przy obecnym rozwoju współzawodnictwa. Należy postawić warunek, aby pracę tę usprawnić tak aby nagrody były doręczane w ciągu najwyżej trzech tygodni od chwili ustalenia wyników,

2) troska o ruch współzawodnictwa, troska o przodowników pracy, racjonalizatorów, mistrzów oszczędności, troska o popularyzację osiągnięć i wyników winna ulec zasadniczej zmianie i przybrać bardziej realne formy:

3) uregulowanie sprawy gospodarowania funduszem współzawodnictwa stało się koniecznością, mającą wielkie znaczenie w ruchu współzawodnictwa;

4) należy położyć duży nacisk na postawienie na właściwym poziomie sprawozdawczości.

Zgodnie z powyższymi wnioskami — dla zapewnienia współzawodnictwu warunków peł-

nego rozwoju oraz aby inicjatywa oddolna nie natrafiała na zahamowania — wydaje się nam konieczne wprowadzenie następujących zmian w naszej pracy.

**Po pierwsze.** Z dniem 1 stycznia 1950 roku powinna nastąpić decentralizacja, polegająca na tym, że klasyfikacja wyników po zakończeniu etapu, określanie ilości przodowników, ilości i wysokości nagród, będą przeprowadzać samodzielnie Okręgowe Komitety Współzawodnictwa Pracy przy Zarządzie Okręgu ZZT, a nie jak dotąd, wyłącznie Główny Komitet. Do zakresu działania Okr. Komitetu będzie należało współzawodnictwo indywidualne i zespołowe, natomiast współzawodnictwo międzyzakładowe zostaje nadal wyłącznie w zakresie działania Głównego Komitetu.

Przy takim ujęciu organizacyjnym możemy postawić przed Okręgowym Komitetem wymaganie, aby w ciągu najwyżej trzech tygodni od zakończenia etapu były ustalone wyniki i doręczone nagrody. Aby temu zadaniu sprostać, Okr. Komitety muszą przystosować do tego celu swoją organizację i uaktywnić działalność poszczególnych Komisji.

**Po drugie:** Na odcinku popularyzacji wyników i osiągnięć w ruchu współzawodnictwa mamy najpoważniejsze niedomagania. Dotychczasowy stan musi ulec radykalnej zmianie. Jak to organizacyjnie rozwiązać?

a) Zakładowy Komitet powinien założyć album-kronikę, obrazującą życie zakładu pracy; należy w nim umieszczać zdjęcia przodowników pracy, racjonalizatorów, mistrzów oszczędności, bądź zdjęcia zbiorowe z okazji różnych uroczystości.

W zakładzie pracy powinna być tablica honorowa, na której powinni być umieszczeni wybitni przodownicy pracy, racjonalizatorzy, a prócz tego — tablica ilustrująca dekadowo, lub miesięcznie, przebieg i wyniki współzawodnictwa.

Pożądane jest rozmieszczenie przy warsztatach pracy, jak i w biurach, sloganów i haseł na temat zobowiązań załogi, znaczenia współzawodnictwa, bądź też tabliczek przypominających pracownikom walkę o wykonanie planu, a szczególnie, gdy zakład bierze udział we współzawodnictwie międzyzakładowym.

Komitet Zakładowy powinien redagować gazetkę ścienną, zamieszczając wszystkie godne zanotowania fakty z dziedziny współzawodnictwa, racjonalizatorstwa i systemu oszczędnościowego.

Kto to ma robić? W obrębie komisji organizacyjno-popularyzacyjnej należy powołać trójkę, która będzie spełniać te zadania. Do trójki należy dobrać (albo też wytypować jednego ze składu tej trójki) czwartego pracownika — na korespondenta zakładowego. Zadaniem korespondenta byłoby utrzymanie łączności z prasą bezpośrednio, lub za pośrednictwem Okręgowego Komitetu, a równocześnie utrzymanie łączności z redakcją naszego miesięcznika.

b) Okręgowy Komitet przede wszystkim powinien położyć nacisk na popularyzację wyników w miejscowej prasie, radiu — przez podawanie krótkich, rzeczowych i sprawdzonych informacji o osiągnięciach naszych przodujących pracowników. Niezależnie od tego Okr. Kom. powinien wydawać po zakończeniu każdego etapu wewnętrzne biuletyny o rezultatach, ze swoimi uwagami. Do pracy tej również powinien wytypować trójkę organizacyjną, bądź sekcję, w obrębie komisji org.-popul., z równoczesnym wytypowaniem korespondenta dla utrzymania łączności z prasą i z Głównym Komitetem;

c) Na szczeblu Głównego Komitetu została powołana Komisja Wydawniczo-Popularyzacyjna, której zadaniem jest wydawanie miesięcznika i zajmowanie się wszelkimi sprawami z zakresu popularyzacji wyników i ruchu współzawodnictwa.

Oprócz miesięcznika ukazuje się kwartalna „Gazetka Transportowca Samochodowego“

Główny Komitet zamierza założyć ogólny album dla przodowników pracy i racjonalizatorów. I dlatego kierujemy prośbę pod adresem Zakładowych Komitetów, aby przysyłały zdjęcia w dwóch odbitkach, z których jedna zostanie wykorzystana do reprodukcji, a druga do albumu.

**Po trzecie.** Ujęcie akcji popularyzacyjnej ruchu współzawodnictwa w nakreślone ramy może nastąpić w całej pełni dopiero po uregulowaniu gospodarowania funduszem współzawodnictwa. Sprawa ta od 1 stycznia 1950 roku ulegnie zasadniczej zmianie. Omówimy ją wyczerpująco w oddzielnym artykule.

**Ignacy Cieplak**



Racjonalizator Kol. Franciszek Górecki (z PKS Warszawa)

# Współzawodnictwo, racjonalizatorstwo i nowatorstwo

Inicjatorem współzawodnictwa pracy w Polsce był tow. Wincenty Pstrowski, rębacz kopalni „Jadwiga“ w Zabrzu, który swym wezwaniem do górników, we wrześniu 1947 roku, wprowadził szlachetne idee współzawodnictwa pracy w szeregi Polskiej Klasy Pracującej.

Na apel górnika — współzawodnictwo kiełkowało, jak ziarno rzucone w czarnoziem. Na wieść o podjęciu współzawodnictwa pracy przez szerokie rzesze górników, podjęli też współzawodnictwo włókniarze, metalowcy, kolejarze i hutnicy. W szlachetnym tym wyścigu, jak zawsze i wszędzie, nie brakuje transportowców, którzy w budowie nowej rzeczywistości i sprawiedliwości społecznej, spełniają swój obywatelski obowiązek.

Obok bohaterów pracy górników — Pstrowskiego, Zielińskiego czy Apryasa, obok metalowców — Kuderskiego i Łykowskiego, obok ob. Gościmińskiej — z przemysłu włókienniczego — i my transportowcy mamy swych bohaterów pracy, którzy swą odpowiedzialną i trudną pracą oddają nieocenione usługi społeczeństwu, zatrudnieni na odcinku komunikacji, w przewozie i usługach w dzień czy w nocy.

Obok takich kierowców-przodowników pracy w Państwowej Komunikacji Samochodowej, jak kolega Walenty Katana, odznaczony Orderem Sztandaru Pracy I klasy, trzykrotny przodownik pracy — Tadeusz Koczko, Bogusław Kowalski, Adam Sznajder z Wrocławia, który na samochodzie „Vomag“, złożonym z wraków przejechał 100,000 km, a jako czyn 1 Majowy zobowiązał się jeszcze przejechać 20,000 km, obok wielu przodowników pracy w transporcie samochodowym z Hartwiga i Spedytora jak kierowcy Jan Lenart, Jan Borlik, Karol Piecka, Roman Banaszek oraz Piotr Kąkol — rekordzista w oszczędzaniu paliwa, mamy w transporcie samochodowym wielu innych wartościowych ludzi.

Obok współzawodnictwa pracy w transporcie samochodowym wśród kierowców, konduktorów oraz pracowników stacji obsługi — dużą rolę odgrywa tu należyte przygotowanie wozów do eksploatacji — przez dokładną konserwację, przy obniżeniu kosztów własnych, przy zastosowaniu należytych i nowoczesnych urządzeń oraz w zastosowaniu racjonalizatorskich i nowatorskich ulepszeń na terenie Państwowej Komunikacji Samochodowej, w Hartwigu i Spedytorze.

Ostatnio powołana Komisja Racjonalizatorska przy Dyrekcji PKS ma na celu szybką ocenę napływających pomysłów racjonalizatorskich i ostateczne ustalanie wysokości premii, która — obliczana w stosunku rocznym — musi być załatwiona w przeciągu 50 dni od daty wpłynięcia danego wniosku do jednostek organizacyjnych PKS.

Komisja składająca się z inżynierów, techników PKS-u oraz przedstawicela Głównego Komitetu Współzawodnictwa Pracy w Transporcie Samochodowym rozpatrzyła wiele wniosków racjonalizatorskich i różnego rodzaju ulepszeń, przyznając racjonalizatorom jak kol. Edwardowi Musiałowi, Henrykowi Nowakowi, Stanisławowi Brodzie, Kurzajowi, Maruszewowi, Kozłowskiemu oraz Stanisławowi Łapucińskiemu — wielotysięczne premie i nagrody za zgłoszone przez nich wynalazki.

Świadomi transportowcy, zatrudnieni przy kierownicy bądź przy konserwacji taboru — w kanałach garażu, lub w warsztatach naprawczych, wiedzą, że współzawodnictwo socjalistyczne szerzy się wśród ludzi pracy dlatego, że socjalizm znosi wyzysk człowieka przez człowieka, nie odbiera wydajniej pracującemu człowiekowi korzyści, jakie przynosi mu jego wysiłek i racjonalizatorska inicjatywa, ani też nie skazuje go na bezrobocie.

Dlatego też z etapu na etap rosną szeregi współzawodniczących, przodowników, racjonalizatorów i nowatorów w transporcie samochodowym, jako świadomych budowniczych Polski Ludowej.

**Edmund Siedlecki**
Przewodniczący
Główn. Kom. Współzawodn. Pracy
w Transporcie Samochodowym

## Racjonalizatorzy w PKS

1. Kol. Konrad Kozłowski—brygadzista Stacji P.K.S. w Gdańsku, skonstruował i wykonał aparat do badania i prób rozruszników wszelkich typów. Otrzymał nagrodę w wysokości 53.100 zł.
2. Kol. Stanisław Łopaciński i Teodor Muraszew-brygadzista Stacji Komunikacji Osobowej w Warszawie wykonali klucz do demontażu podstawy pompy wtryskowej do autobusu marki „Chausson“, którym na jednym demontażu zaoszczędza się 683 zł. Otrzymali nagrodę łączną w wysokości 30.300 zł.
3. Kol. Henryk Nowak i Edward Musiał—brygadziści Warsztatów P.K.S. w Warszawie wprowadzili regenerację kół zębatych i przesuwek oraz wałków przesuwkowych skrzynek przekładniowych samochodów G.M.C. dając oszczędność około 32.000 zł przy naprawie jednej skrzynki przekładniowej. Otrzymali nagrodę 65.500 zł.
4. Kol. Józef Bohusz — majster Warsztatu P.K.S. w Olsztynie ulepszył pompę benzynową samochodu „ZIS“. Otrzymał 14.000 zł nagrody.
5. Kol. Franciszek Tomczak — tokarz Stacji P.K.S. w Łodzi wykonuje krzyżaki przegubu wału Kardana do autobusów „Leyland“ ze złomu poniemieckiego. Otrzymał nagrodę 8.000 zł.
6. Kol. Henryk Nowak i Edward Musiał—brygadziści Warsztatów P.K.S. w Warszawie — wprowadzili regenerację łożyska oporowego zwrotnic przednich osi do samochodów „ZIS“, „Dodge“ i „International“, dającą oszczędność na jednym łożysku 1.500 zł. Otrzymali 48.600 zł nagrody.

Ogółem w P.K.S. zgłoszono do tej pory 31 pomysłów racjonalizatorskich, które dają oszczędność około 11.000.000 zł. Razjonalizatorom wypłacono już 350.000 zł nagród na pomysły.

# Zadania Trójek Organizacyjnych i Komitetów Zakładowych

Trójka Organizacyjna w służbie lub dziale branżowym, w warsztacie bądź na Stacji Obsługi Samochodów jest społecznym czynnikiem odpowiedzialnym za współpracę z administracją oraz za poularyzację współzawodnictwa, za organizowanie oddziałowych narad wytwórczych, stosowanie metod przodowników pracy przez innych pracowników i wreszcie za mobilizację pracowników do wykonania zadań, jakie będą wytyczane przez Komitet Zakładowy.

Trójka musi znać doskonale wszystkie zagadnienia swej komórki organizacyjnej. Musi wskazywać kierownictwu słabe punkty w organizacji lub pracy i w ścisłym kontakcie z nim oraz z Komitetem skierować w to miejsce cały wysiłek załogi, aby usunąć niedociągnięcia.

Trójka organizacyjna musi tak uzgadniać z kierownictwem administracyjnym swego terenu porządek narad wytwórczych, aby były one śmiałe, wyczerpujące i konstruktywne. Powoduje to konieczność ciągłego, czujnego obserwowania życia służby, działu, oddziału bądź ekspozytury, wyszukiwania w nim wszystkich zagadnień dobrych i złych i zwracania na to uwagi kierownictwa.

Narady wytwórcze są jednym z podstawowych warunków rozwoju współzawodnictwa i kontrolowanie wykonania powziętych na nich uchwał musi być szczególną troską Trójki i Komitetu Zakładowego.

Trójka musi stać się kierownikiem społecznego życia komórki organizacyjnej, w której działa, życia przepełnionego troską o wykonanie planu.

Takie są obowiązki Trójek, do których dochodzi jeszcze codzienna, wnikliwa obserwacja pracowników, umożliwiająca skorygowanie, lub zatwierdzenie punktacji współzawodników, prowadzonej przez wyznaczonego pracownika.

*

Jeszcze większe obowiązki spoczywają na Komitecie Zakładowym. Prócz typowania i przesyłania do Okręgowego Komitetu kandydatów na przodowników, Komitet powinien znać wszystkie zagadnienia zakładu pracy od najpoważniejszych do najbardziej błahych. Powinien wiedzieć w jakich kierunkach rozwinąć współzawodnictwo, gdzie najpierw potrzebne jest usprawnienie pracy i zwiększenie jej wydajności, gdzie najpierw trzeba podnieść dyscyplinę pracy.

Ale wzmocnienie zagrożonych odcinków pracy odbywać się musi w oparciu o planowy podział pracy, o ścisłe określenie kompetencji pracowników, o zaznajomienie ich z działalnością współpracujących z nimi komórek organizacyjnych.

Komitet Zakładowy winien dążyć do poznania wszystkich zagadnień placówki dwoma drogami. Po pierwsze przez udział w konferencjach, dotyczących organizacji lub zadań placówki i po drugie — przez wnikliwą analizę współzawodnictwa, przez obserwację jego rozwoju, wyciąganie wniosków i takie ich stosowanie w życiu za pośrednictwem Trójek, a przy współpracy z administracją, aby dawało to jak najszybciej usprawnienie i ułatwienie pracy na odcinku, na który położono nacisk.

Z tego faktu wyłania się ewentualność przeprowadzenia zmian w regulaminie i co raz to lepszego przystosowania go do życia. Nad tym powinien czuwać Komitet, żądać wyjaśnień od Trójek i utrzymywać stronę techniczną współzawodnictwa na najwyższym poziomie przy ścisłej współpracy z Komitetem Okręgowym przy ORZZ.

Komitet winien zwrócić szczególną uwagę na całokształt propagandy współzawodnictwa. Gazetka ścienna, fotografie przodowników, tablice honorowe w każdej służbie i ogólne dla zakładu pracy, narady wytwórcze, zebrania związkowe, plakaty, slogany, agitacja indywidualna — oto cały arsenał środków propagandowych, przy pomocy których Komitet winien wytworzyć właściwy stosunek do pracy w ogóle, a do współzawodnictwa w szczególności. Przy propagandzie tej nie wolno ominąć także natychmiastowego stosowania w skali masowej takiego lub innego wniosku rocjonalizatorskiego, lub przekazywania metod przodowników pracy. Trzeba zwoływać specjalne zebrania i przekazywać na nich doświadczenia przodowników pracy, a po tym czuwać, by były stosowane wszędzie tam, gdzie jest to możliwe.

Przy pomocy tej zdrowej propagandy Komitet Zakładowy winien wpływać na dyscyplinę pracy. Prócz nazwisk przodujących przodowników, trzeba na tablicach i w gazetce ściennej umieszczać nazwiska tych, którzy łamią dyscyplinę, demoralizując innych. Trzeba wpłynąć na stworzenie zdrowej atmosfery pracy, zwalczyć plotki wprowadzające zamieszanie, zwalczyć wszelkie intrygi.

Komitet Zakładowy winien otoczyć serdeczną opieką przodowników pracy. Trzeba umożliwić im korzystanie z ulg podatkowych, zapewnić pierwszeństwo w przyznawaniu przydziałów, w przyznawaniu mieszkań i wczasów.

Komitet winien dążyć do całkowitego zlikwidowania istniejącego tu i ówdzie niewłaściwego stosunku pracowników umysłowych do fiycznych i odwrotnie. Zdarza się bowiem, że pracownik fizyczny z niezrozumiałych powodów wyraża się o pracy urzędnika w sposób obrażający nie tylko tego urzędnika ale i pracę wykonywaną przez niego. Częściej jednak zdarza się, że pracownicy umysłowi, szczególnie specjaliści, z lekceważeniem odnoszą się do pra-

cownika fizycznego, zabijając w nim aktywność pracy. Są to zjawiska wybitnie szkodliwe.

Zadaniem Komitetu jest za tym stworzenie przyjaznej atmosfery współpracy między pracownikami fizycznymi a umysłowymi, takiej atmosfery, która będzie sprzyjała współzawodnictwu i racjonalizatorstwu.

*

Przejdźmy teraz do sposobów wysuwania kandydatów na przodowników pracy. Zdarzały się wypadki obdarzania godnością przodownika — pracownika będącego na poziomie, wykonującego sumiennie swe obowiązki, pracującego uczciwie przez 8 godzin, wypełniającego dobrze swą umowę o pracę z przedsiębiorstwem. Musimy wyjaśnić sobie, że tak dobry a nawet b. dobry pracownik nie jest jeszcze przodownikiem, jest właśnie dopiero b. dobrym pracownikiem.

Przodownikiem pracy jest taki dobry, najlepszy pracownik, który prócz wzorowego wykonywania swych obowiązków, **wzbogaca przedsiębiorstwo o swe cenne pomysły usprawniające pracę i organizację, który pociąga swym przykładem towarzyszy pracy, wpływa na zwiększenie wydajności pracy, który dzięki temu jest autorytetem w swej komórce organizacyjnej, przoduje innym w pracy, w racjonalizatorstwie, który tym samym daje niezbity dowód swego uspołecznienia.**

Wysokie wymagania stawiamy przodownikowi pracy na obecnym etapie. Ale godność ta jest najwyższa w pokojowej pracy Państwa Ludowego i Socjalistycznego i tak jak każdy prawdziwy zaszczyt nie może być łatwa do zdobycia.

Jeśli w jakiejś służbie, dziale czy w ekspozyturze Trójka Organizacyjna nie będzie mogła uznać współzawodniczącego za odpowiadającego tym wymaganiom, to nie wolno w żadnym wypadku naciągać charakterystyki kierując się „podwórkowym patriotyzmem".

Wtedy na Trójkę spada zadanie zwiększenia swego wpływu na załogę służby lub działu, zwiekszenia oddziaływania wychowawczego, pogłębienie znajomości prac działu i usunięcie jakichś mankamentów, które być może utrudniają komuś zdobycie godności przodownika pracy. Tylko po tej linii może iść walka o wychowanie przodujących pracowników. **R.**

# Nowy etap współzawodnictwa w „Motozbycie"

Dnia 22. X. 1949 r. odbyła się w Warszawie I Krajowa Narada Współzawodnictwa Pracy w C.H.P. Mot. „Motozbyt". Narada ta zamknęła dotychczasowy etap współzawodnictwa trwający od grudnia 1948 r. i zapoczątkowała nowy, oparty ściśle na strukturze organizacyjnej i regulaminach opracowanych przez Główny Komitet Współzawodnictwa Pracy Z.Z.T.

Główny Komitet reprezentował kol. Cieplak. Po referacie omawiającym zadania Komitetów Zakładowych i Trójek Organizacyjnych, przystąpiono do dyskusji, w której zabierali głos przewodniczący Komitetów Zakładowych, sekretarze Org. Partyjnych i referenci współzawodnictwa.

W toku dyskusji skrytykowano szczegółowo dotychczasowy rozwój współzawodnictwa, jego strukturę organizacyjną i brak odpowiedniej linii ze strony kierownictwa. Omawiano błędy popełniane przez placówki „Motozbytu".

Przyjęto, że najważniejszym zadaniem będzie w najbliższym czasie przystosowanie regulaminów ZZT do współzawodnictwa w „Motozbycie", opracowanie regulaminów dla robotników składnic i magazynów, rozwinięcie racjonalizatorstwa i rozpoczęcie współzawodnictwa zespołowego.

Wiele uwagi poświęcono pracy referentów (powołanych niedawno na wniosek Biura Współzawodnictwa Pracy w C. H. P. Mot. „Motozbyt"), którzy będą opiekować się współzawodnictwem i czuwać nad jego rozwojem po linii administracyjnej.

Podkreślono znaczenie czujności klasowej dla rozwoju współzawodnictwa, znaczenie narad wytwórczych, szkolenia zawodowego i propagandy współzawodnictwa.

Przedstawiciele Komitetów Zakładowych silnie akcentowali pomoc jaką otrzymują od Okręgowych Zarządów Z. Z. T. w reorganizowaniu współzawodnictwa:

W zakończeniu obrad, uchwalono rezolucję obejmującą wyniki Narady i zobowiązującą uczestników Zjazdu do realizowania jej w terminie najkrótszym.



Z lewej: kol. Jerzy Kurylak (kierowca ciężarówki „C. Hartwig" — Opole Śląskie) — przodownik pracy I klasy w IV etapie.

Z prawej: kol. Józef Stojanowski — przodownik pracy I kl. w IV et. oraz kol. Władysław Grendysz — przodownik pracy II kl. w IV et. (obaj z przeds. Hartwig — Słupsk).





# O WSKAŹNIKACH JAKOŚCI WYKONANEJ PRACY

*(Współczynnik gotowości technicznej)*

Podstawowym warunkiem wykonania planu jest „zdrowie" taboru. Niepewne samochody, stojące w drodze z powodu różnych usterek technicznych, nie są właściwym narzędziem służącym do wykonania planowanych zadań. „Zdrowie" taboru zabezpiecza obsługa codzienna i zapobiegawcza dbająca o utrzymanie maszyn w czystości i usuwająca zawczasu, dzięki okresowym przeglądom, pojawiające się niedomagania, względnie kierująca samochód do naprawy przed tym nim będzie zapóźno.

Miarą czyli wskaźnikiem, dobrego wykonania obsługi zapobiegawczej jest **współczynnik gotowości technicznej.**

Nie jest trudno go określić. Aby to zrobić należy dokładnie znać ilość dni w pewnym okresie czasu (np. w ciągu miesiąca), podczas których samochód był w pełni gotowym do użytku oraz ilość dni w tym samym okresie czasu (np. miesiącu), podczas których ten sam samochód znajdował się w posiadaniu jednostki organizacyjnej (np. zajezdni). Ilość dni, podczas których samochód był w gotowości do jazdy, podzielona przez ilość dni podczas których samochód był w posiadaniu jednostki wskaże stosunek procentowy dni „w zdrowiu".

Oto przykład: dnia 5-go października zajezdnia X przyjęła do służby samochód 3-tonowy marki ZIS. Z chwilą sporządzenia sprawozdania miesięcznego, to znaczy 31 października, znajdował się on nadal w posiadaniu zajezdni X. Ilość dni w posiadaniu była za tym 27 dni. W ciągu miesiąca października samochód podlegał dokładnemu przeglądowi natychmiast po przybyciu, to jest w dniach 5 i 6-go, a w dniu 20-tego października podczas pracy uległ wypadkowi na ulicy i musiał stanąć do naprawy bieżącej, która trwała trzy dni. Wskutek tego wypadku nie był zdolny do pracy w dniach 21, 22 i 23 października.

Dnia 20-go października samochód wyjechał do pracy wobec czego uważa się, że był w gotowości tego dnia, aczkolwiek w ciągu dnia musiał pracę przerwać wskutek wypadku. Tak więc w ciągu października nasz ZIS nie był gotowym do pracy łącznie w ciągu 5 dni. Te 5 dni należy odjąć od 27 dni, podczas których był **„w posiadaniu"**, aby otrzymać ilość dni **„w gotowości"**. Takich dni było razem 22.

Z dzielenia ilości dni „w gotowości" przez ilość dni „w posiadaniu" otrzymujemy: $\frac{22}{27} = 0{,}81$, a mnożąc otrzymaną liczbę mniejszą od jedności, przez 100 otrzymujemy stosunek procentowy dni „w gotowości", który w tym wypadku wynosi 81%, czyli, że na sto dni „w posiadaniu" przypadło by w tych samych warunkach 81 dni „w gotowości".

Oczywiście, że gdyby nie było wypadku, to ilość dni w gotowości wyniosłaby 27 mniej 2 (na przegląd) to jest 25. W tym przypadku miara gotowości, czyli jak ją zwiemy w języku planistów — „współczynnik", wyniosłaby: $\frac{25}{27} = 0{,}92$ co równa się 92% dni w gotowości.

Wreszcie gdyby samochód od razu po przybyciu do zajezdni X poszedł do pracy nie podlegając przeglądowi i podczas całego miesiąca codzień był gotów do wyjazdu, to ilość dni „w gotowości" byłaby równa ilości dni „w posiadaniu", czyli $\frac{27}{27} = 1$, co równa się 100%. Taki współczynnik gotowości jest jednak możliwy tylko dla samochodu pozostającego w bezczynności, gdyż samochód pracujący musi co pewien czas podlegać conajmniej przeglądom okresowym, a rzadko się zdarza, aby nie zachodziła potrzeba postawienia pracującego samochodu do jakiejś naprawy bieżącej w ciągu miesiąca pracy.

Współczynnik gotowości technicznej, będący wskaźnikiem czyli miarą „zdrowia" samochodu jest zawsze niższy od 1 (lub wyrażony w procentach — mniejszy od 100%. **Wskaźnik ten jest miarą jakości wykonanej pracy obsługowej,** gdyż im lepiej samochód jest obsługiwany tym rzadziej się psuje i wymaga naprawy. Również jest on **miarą jakości pracy kierowcy,** bowiem dzięki ostrożnej i umiejętnej jeździe zmniejsza się ilość postojów potrzebnych do wykonywania napraw bieżących.

Wobec tego jednak, że ilość dni „w gotowości" nie uwzględnia postojów z powodu świąt ani z inych przyczyn poza potrzebą przeglądu lub naprawy, wskaźnik ten używany jest jako miara jakości pracy stacji obsługi i warsztatu do napraw bieżących. Stosuje się go za tym nie w odniesieniu do jednego samochodu, lecz do całego taboru obsługiwanego przez jedną stację obsługi.

Ilość dni w posiadaniu całego taboru otrzymuje się przez dodawanie wszystkich dni w posiadaniu (dla każdego samochodu oddzielnie), a ilość dni w gotowości przez dodanie dni gotowości każdego samochodu oddzielnie w tym samym okresie czasu (np. w roku czy miesiącu). Podzielenie wszystkich dni „w gotowości" przez wszystkie dni „w posiadaniu" daje jako iloraz liczbę mniejszą od 1, która jest współczynnikiem **gotowości technicznej świadczącym** o jakości pracy wykonanej przez zespół pracujący na stacji obsługi i w warsztacie do napraw bieżących.

W przodujących zajezdniach Związku Radzieckiego współczynnik gotowości technicznej z reguły przekracza 90% dzięki wysoko rozwiniętemu współzawodnictwu pracy i ruchowi kierowców **stutysięczników.**

Dla zmierzenia jakości pracy zespołu odpowiedzialnego za organizację transportu służy inny wskaźnik zwany „współczynnikiem wykorzystania taboru", o którym pomówimy w następnej pogadance.

**Tes.**

# CZWARTY ETAP WSPÓŁZAWODNICTWA

W końcu października i początkach listopada br. zaczęły napływać z Komitetów Okręgowych do Głównego Komitetu Współzawodnictwa wyniki czwartego etapu. Dotychczas wyników tych nie nadesłały jeszcze Komitety Okręgowe Kraków i Wrocław oraz częściowo Okręg Poznański, co nie pozwoliło Komitetowi Głównemu na zamknięcie ostatecznych obliczeń.

Należy przypuszczać, że opóźnione Okręgi dołożą starań i dopilnują, aby Komitety Zakładowe ustaliły ostateczne wyniki i nadesłały je w najbliższych dniach do Głównego Komitetu.

Szereg materiałów otrzymanych z zakończenia czwartego etapu współzawodnictwa nie stoi jeszcze na odpowiednim poziomie. Niektóre Komitety Okręgowe przekazały materiały otrzymane od Zakładowych Komitetów Współzawodnictwa w stanie nierozpracowanym w sposób, o jakim była mowa w numerze październikowym naszego pisma.

Jakkolwiek na ogół nastapiła znaczna poprawa w uporządkowaniu tych materiałów, należy jednak zwrócić uwagę na brak w dalszym ciągu dokładnych wykazów z nazwiskami przodowników pracy, które to wykazy sporządzane są nadal z pominięciem danych co do ilości współzawodniczących każdego rodzaju oraz bez podawania ogólnej ilości pracowników zatrudnionych na danym zakładzie pracy.

Braki te utrudniają pracę Komisji Wynikowej Głównego Komitetu Współzawodnictwa, która dla zatwierdzenia przedstawionych kandydatów na przodowników pracy, zmuszona jest uzupełniać brakujące dane przez badanie równoczesne miesięcznych arkuszy sprawozdawczych.

Dlatego też przy sporządzaniu wykazu kandydatów na przodowników pracy, Komitety Zakładowe powinny wziąć pod uwagę te trudności i, sporządzając wykaz imienny współzawodniczących każdego rodzaju, podać od razu w tytule ogólną ilość pracowników w zakładzie pracy, ogólną ilość zatrudnionych oraz ilość zatrudnionych według danego rodzaju współzawodnictwa, jak również ilość współzawodniczących każdego rodzaju.

Np. Stacja PKS — Bielsko 120 pracowników.

**Kierowcy autobusowi** (na 36 współzawodniczy 28).

1. Karaś Jan, uzyskał 3240 pkt. — I miejsce.
2. Stoma Tadeusz, uzyskał 3150 pkt. — II-gie miejsce.

**Konduktorzy** (na 32 współz. 30).
itd. itp.

Stosunkowo starannie przygotowane zostały i przesłane materiały przez Komitety Okręgowe w Lublinie i Katowicach.

Z Zakładowych Komitetów wymienić należy stwierdzoną pod tym względem staranność w Stołecznej Stacji Towarowej PKS.

Wszystkie Komitety nie dostarczyły zdjęć przodowników pracy przy warsztatach pracy oraz nie podały wyraźnie charakterystycznych osiągnięć poszczególnych przodowników pracy.

Według obliczenia wyników na podstawie otrzymanych dotychczas materiałów, widać w czwartym etapie znaczny postęp w rozwoju współzawodnictwa pracy w transporcie samochodowym. Uwzględniając niepełne jeszcze dane ze wszystkich Okręgów, postęp ten cyfrowo wyraża się następująco:

ilość współzawodniczących — etap III 3.146, etap IV — 3.822,

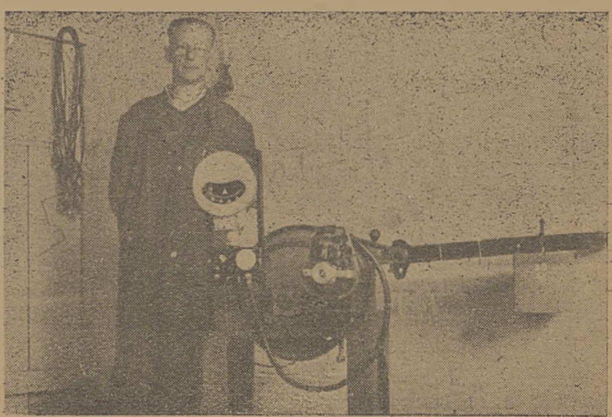
ilość przodowników pracy, etap III — 316, etap IV — 365.

Tytułem nagród pieniężnych za wyniki współzawodnictwa w IV-ym etapie rozdzielono z górą 2.600,000 zł, która to kwota wpłynęła na podwyższenie zarobków współzawodniczących.

**mgr F. Marczak**



Stanisław Włodarczyk — kierowca samochodu ciężarowego w przeds. Spedytor w Warszawie. Przodownik pracy II kl. w trzecim etapie.



Racjonalizator kol. Konrad Kozłowski (P.K.S. Gdańsk) przy skonstruowanym przez siebie aparacie.

# WSPÓŁZAWODNICTWO W ZIMIE

Okres zimowy, który w Polsce zaczyna się zazwyczaj w listopadzie, a kończy w marcu, stawia specjalne zadania kierowcom i pracownikom obsługi w dziedzinie eksploatacji samochodów. Nasz tabor samochodowy jest właściwie przystosowany do pracy w klimacie umiarkowanym, a więc w temperaturze, licząc od 0° w górę. Z chwilą, gdy temperatura spadnie poniżej zera, wówczas samochód wymaga specjalnego przygotowania i pieczy, aby mógł normalnie pracować.

Im niższa temperatura, tym większe będą narastały trudności w garażowaniu (parkowaniu), uruchamianiu, jeździe i postojach na otwartym powietrzu. Trudności te można zwalczyć, ale tylko przy sumienym wykonywaniu obowiązków przez kierowców i obsługę techniczną w zakresie, jaki narzuca eksploatacja samochodu w zimie. Zaniedbania na tym polu mogą spowodować bardzo poważne szkody w taborze samochodowym.

Weźmy dla przykładu tylko, że niedbały kierowca dopuścił do zamarznięcia wody w chłodnicy swego samochodu — rezultatem będzie uszkodzenie chłodnicy, pompy wodnej, a nawet bloku silnika. Tego rodzaju przykładów uszkodzeń, na jakie narażony jest samochód nieprzygotowany i nieumiejętnie eksploatowany w zimie, można by przytoczyć bez liku.

Instrukcje wydane przez Ministerstwo Komunikacji, a mianowicie: Instrukcja dla kierowców (Dz. Taryf i Zarządzeń Kom. Nr 29/48) oraz Instrukcja w sprawie przygotowania samochodu do eksploatacji zimowej (Dz. Taryf i Zarz. Kom. Nr 2/48) podają ogólne wytyczne, jak należy przygotować samochód na zimę i jak go w tym czasie konserwować, obsługiwać i prowadzić.

Instrukcje te są tylko pomocą — na ich podstawie każdy kierownik jednostki samochodowej (kolumny) powinien wydać szczegółową instrukcję dostosowaną do posiadanych marek i typów samochodów oraz warunków lokalnych.

Rzeczą kierowcy z jednej strony oraz obsługi technicznej z drugiej strony będzie dokonanie wszystkich niezbędnych czynności w zakresie przygotowania samochodu do eksploatacji zimowej oraz zapewnienia mu takich warunków eksploatacyjnych w zimie, aby jego sprawność przewozowa nie była w niczym umniejszona. Na tym tle rodzi się wdzięczne pole do współzawodnictwa indywidualnego i zbiorowego, do racjonalizatorstwa pracy, do zastosowania szeregu nowych pomysłów i ulepszeń, opartych na doświadczeniu i wiedzy zawodowej kierowców i pracowników obsługi.

Ludzie pomysłowi, ludzie mający duże doświadczenie zawodowe, mogą na tym polu oddać państwu nieocenione usługi, zapobiegając niszczącemu działaniu zimna na mechanizmy samochodu, utrzymując pomimo trudnych warunków eksploatacyjnych zdolność przewozową taboru samochodowego na wysokim poziomie, dokonując tym samym bardzo dużych oszczędności, których nie dałoby się osiągnąć przy zlekceważeniu tego zagadnienia.

Zima może być ostra, ale może być i lekka, w żadnym jednak wypadku ani kierowca, ani pracownicy obsługi nie powinni hypnotyzować się „przepowiedniami“, a przygotować swój tabor samochodowy do eksploatacji, jakby zima miała być ostra. Unikną wskutek tego wielu rozczarowań i niepowodzeń.

Do pracy eksploatacyjnej w zimie muszą się najprzód przygotować sami kierowcy i pracownicy obsługi przez zaznajamianie się z instrukcjami i odpowiednią literaturą fachową w tej sprawie. Następnie, na okres zimowy, trzeba będzie przygotować zajezdnie (garaże, parkingi, stacje obsługi) i warsztaty naprawcze. W związku z tym przygotować należy odpowiednie materiały (mieszanka nie zamarzająca do chłodnic, oleje zimowe itd.) oraz sprzęt (dodatkowe akumulatory, łańcuchy na koła, łopaty, kilofy itd.). Wreszcie przygotować należy samochody — przez skrupulatne dokonanie przeglądu okresowego, usunięcie niedomagań oraz przystosowanie ich do pracy w niskich temperaturach — zgodnie z instrukcją.

Lekkomyślne zlekceważenie obowiązku przygotowania samochodu do eksploatacji zimowej napewno przyniosłoby gospodarcę samochodowej poważne straty w postaci dodatkowych napraw, unieruchomienia taboru, a tym samym zmniejszonej zdolności i sprawności przewozowej.

W czasie trwania zimy, zależnie od jej ostrego, czy lekkiego przebiegu, kierowcy i obsługa techniczna będą musieli dokonać wszystkich zabiegów, zapewniających oszczędną i racjonalną eksploatację samochodów oraz oszczędną gospodarkę nimi.

Jak już wspominaliśmy, na tym tle szlachetna rywalizacja we współzawodnictwie pracy odda gospodarce samochodowej, a pośrednio i gospodarce narodowej, ważne i znaczne usługi. Rozwój naszej gospodarki narodowej wymaga, aby usługi transportu samochodowego w zimie nie doznały najmniejszych nawet zaburzeń, czy przerw, w planowanych przewozach towarów i osób.

**A. W.**

---

**KOMUNIKAT**

Uprzejmie prosimy Ob. Ob. Kierowców o **czytelne podawanie nazwisk i adresów** na wpłatach za ogłoszenia o zagubionych prawach jazdy. Za omyłki spowodowane niedbałym lub nieczytelnym podawaniem nazwisk nie bierzemy odpowiedzialności.

ADMINISTRACJA
Czasop. **„Motoryzacja“**

# Wiadomości z ZSRR

## REKORDOWY PRZEBIEG AUTOBUSU

Socjalistyczne współzawodnictwo wśród kierowców samochodowych w Związku Radzieckim doprowadziło do niespotykanego w żadnym innym kraju poziomu eksploatacji pojazdów mechanicznych. Poziom ten jest niezwykle wysoki. **100 tys. kilometrów rocznego przebiegu staje się zjawiskiem coraz częstszym.** Odnosi się to szczególnie do komunikacji autobusowej.

Prasa radziecka podaje coraz to nowe nazwiska przodowników pracy wyróżniających się ciekawszymi wynikami, które dotyczą — rzecz jasna — nie tylko przebiegów, ale równocześnie i nawet przede wszystkim dużych okresów międzynaprawczych, oszczędności paliwa, opon itd.

Oto jedno z ciekawszych takich osiągnięć.

Autobus z silnikiem niskoprężnym (gaźnikowym) „ZIS-16", po głównej naprawie przeprowadzonej w listopadzie 1946 r., przejechał w moskiewskiej komunikacji autobusowej (ruch podmiejski) w okresie do sierpnia bieżącego roku — 308.989 km bez dalszej (kolejnej) głównej naprawy. **Przejechać autobusem przeszło 300 tysięcy kilometrów w ciągu 2 lat i 8 miesięcy to sukces bardzo duży.**

**Przeszło 300 tysięcy kilometrów bez głównej naprawy autobusu** i to w komunikacji podmiejskiej, jest sukcesem jeszcze większym. Podkreślić trzeba też, że autobus był po głównej naprawie, gdy rozpoczęto omawianą eksploatację. Na 990 dni było tylko 95 dni całodziennych przestojów dla przeprowadzenia profilaktycznych zabiegów i bieżących napraw.

**Współczynik wykorzystania autobusu wynosił więc 0,9.** Autobus pracował **średnio po 18,8 godziny dziennie,** a w ostatnim okresie **dzienny przebieg dochodził do 500 km.** Zaoszczędzono przy tym 4.035 litrów benzyny i 18 opon — w stosunku do norm, które są ostrzejsze niż w Polsce.

Na omawianym autobusie pracowała stale ta sama brygada, która składała się z trzech kierowców: Titowa (brygadzisty) oraz Szlachowa i Karpowa. Pracowali oni (na zmianę) nie tylko za kierownicą, ale również brali udział w przeglądach autobusu. Wyniki tych przeglądów zapisywali szczegółowo w dzienniku brygady. Na końcowych przystankach sprawdzali stale, czy któryś z zespołów podwozia nie wykazuje niedomagań. Brygada wyróżniała się **wielkim umiłowaniem swojej pracy i świadomością jej znaczenia,** oraz dużą umiejętnością, starannością i systematycznością. Dzięki temu wyniki osiągnięte przez brygadę są tak wspaniałe.

Przodowników takich jak Titow, Szlachow i Karpow spotykamy w Związku Radzieckim coraz więcej. Pociągają oni za sobą szeroki ogół pracowników samochodowych i powodują, że radziecka motoryzacja jest najlepsza na świecie.

## 110 TYSIĘCY KM BEZ NAPRAWY ŚREDNIEJ

Wynik ten osiągnęli w Kazachskiej Socjalistycznej Republice Radzieckiej dwaj kierowcy Ismaiłow i Ragozin, którzy pracują na zmianę na samochodzie 1,5 tonowym z niskoprężnym silnikiem gaźnikowym „GAZ - AA". Kierowcy ci otrzymali swój samochód w stanie nowym i zobowiązali się przejechać na nim bez średniej i głównej naprawy 100 tysięcy kilometrów. Zobowiązanie swoje przekroczyli, osiągając 110.000 kilometrów.

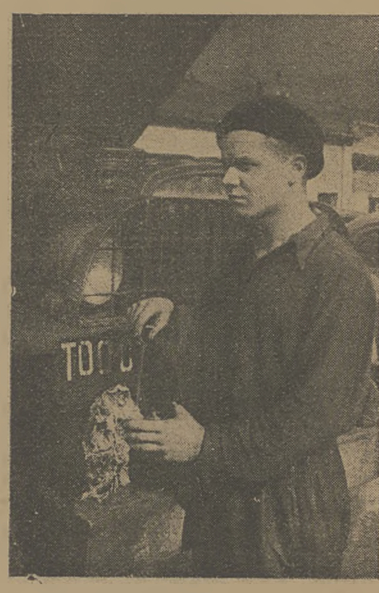
Jazda samochodu odbywała się przeważnie po szosie 3-ej klasy ze znacznymi wzniesieniami oraz częściowo w mieście. Ilość zaoszczędzonej benzyny wyniosła 1.041 litrów. Ponadto zaoszczędzono 2 komplety opon. Współczynnik wykorzystania samochodu wynosił 0,96. Znaczy to, że na każde 100 dni pracy samochodu stracono na zabiegi profilaktyczne i drobne naprawy jedynie 4 dni. Przejechać więc w ten sposób 110 tysięcy km bez średniej i bez głównej naprawy jest bardzo dużym sukcesem.

**Leg**



Z lewej: kol. Albert Polkowski — kierowca autobusu stacji PKS Wrocław, przodownik pracy I kl.

Z prawej: 19-letni racjonalizator kol. Waldemar Ekiel z PKS Warszawa.



# Specjalny podnośnik do zakładania resorów

Usprawnienie pracy nie tylko ma na celu przyśpieszenie jej wykonania bądź też polepszenia jakości, ale również zapewnienie jej bezpieczeństwa. Przykładem powyższego może być specjalnie skonstruowany podnośnik do zakładania tylnych resorów do wozów marki Fiat.

Resor taki waży około 160 kg, jest zatym rzeczą zrozumiałą, że praca przy jego zakładaniu stwarza rozliczne sytuacje, przy których łatwo o ciężkie nawet uszkodzenie ciała. Nie zapominajmy bowiem, że praca Stacji Obsługi, przy dużej ilości obsługiwanych autobusów i przy dużych wymaganiach natury technicznej, musi być prowadzona pośpiesznie, a niestety znaną jest rzeczą, że pośpiech bez odpowiednich przyrządów pomocniczych osiąga się w warsztacie najczęściej kosztem zmniejszenia bezpieczeństwa pracy.

Podnośnik skonstruowany przez trzech racjonalizatorów S.S.S.O. PKS — kol. kol. Brodę, Muraszewa i Kurzaja odznacza się wielką prostotą użycia. Dzięki użyciu podnośnika, który trzyma w pewnym uchwycie resor aż do chwili ostatecznego jego zamontowania, eliminuje się prawie całkowicie wysiłek fizyczny, no i oczywiście stwarza warunki gwarantujące całkowite bezpieczeństwo pracy mimo, że przy użyciu podnośnika pracę wykonać może jeden pracownik i to w czasie wielokrotnie krótszym, niż przed zastosowaniem przyrządu. **Sow.**




**Tadeusz Koczko** (z lewej) — kierowca autobusu stacji PKS W-wa oraz **Jan Stachowiak** (z prawej) — kierowca autobusu stacji PKS Bydgoszcz — przodownicy pracy I klasy, odznaczeni orderem „Sztandaru Pracy" II klasy.

## SPROSTOWANIE

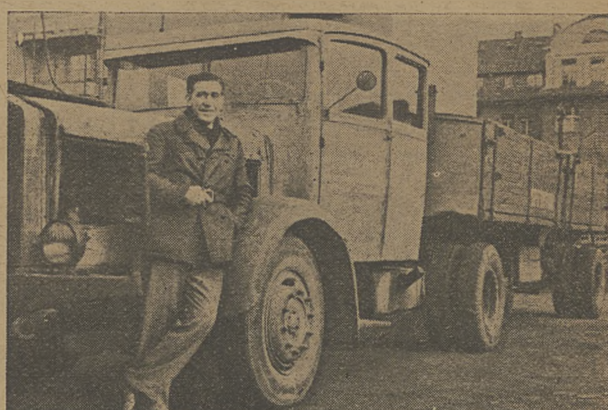
W zeszycie „Współzawodnictwa" Nr 2 — listopad 1949 r., przestawiono klisze i podpisy: fotografia na str. 1-ej z lewej strony u dołu przedstawia kol. **Romana Banaszka** z Ekspozytury „Hartwiga" w W-wie, natomiast foto na str. 5-ej przedstawia kol. **Jana Lenarta** z Ekspozytury „Hartwiga" w W-wie — co niniejszym prostujemy i kol. kol. Banaszka i Lenarta za niedopatrzenie przepraszamy. (red.).



Kol. Jan Rymuszko (PKS — Lublin) — przodownik pracy II klasy w IV etapie.



Kol. Bogusław Kowalski (Stacja Towarowa PKS Warszawa) — trzykrotny przodownik pracy; w IV etapie przodownik pracy I klasy.



Kol. Czesław Bajer („Spedytor" — Bydgoszcz) — przodownik pracy II klasy w IV etapie.

Redaguje: Komitet. Warszawa, ul. Targowa 15 — Wydawca: Wydawnictwa Komunikacyjne

Druk. „RSW Prasa" Al. Jerozolimskie 85. Zam. 2644 dn. 20.XI.49. Nakł. 5.700. Ukończ. dn. 29.XI.49 r. B — 92763